<http://lapresseaffaires.cyberpresse.ca/economie/transports/201005/04/01-4276845-stm-menace-de-mises-a-pied-chez-bombardier.php> visité 12/05/10

Marie Tison auteure des articles

Bombardier devra procéder à des mises à pied si la Société de transport de Montréal (STM) lance un nouvel appel d'offres pour remplacer les voitures du métro de Montréal.

«Nous avons 500 employés à Saint-Bruno, l'équivalent à La Pocatière, a indiqué la vice-présidente au développement des affaires de Bombardier Transport, Ann MacDonald, en entrevue avec *La Presse Affaires*. Nous ne pouvons pas maintenir tout ce beau monde occupé en l'absence de contrat significatif.»

L'usine de La Pocatière, qui a déjà employé près de 1300 employés, effectue surtout des contrats pour le marché américain. Or, en raison de la crise, les nouvelles commandes se font rares du côté des États-Unis.

«On ne peut pas penser que, pendant deux ans, nous allons être capables de soutenir un niveau d'emploi de cet ordre en l'absence de commandes importantes», a affirmé Mme MacDonald.

Bombardier et son partenaire, Alstom, ont envoyé une lettre de quatre pages hier matin à la STM pour contester les récentes déclarations du manufacturier espagnol CAF (Construccionnes y Auxiliar de Ferrocarriles) quant à son expérience et à ses capacités techniques et financières.

«Ça semble témoigner d'une certaine panique chez Bombardier», a commenté le porte-parole de CAF, Philippe Roy.

CAF n'a pas participé au premier appel d'offres lancé par la STM pour remplacer les voitures du métro de Montréal, en juillet 2008. Elle a toutefois répondu lorsque la société a lancé un avis public international, en janvier dernier, pour faire savoir que le contrat serait plus important que prévu. Au lieu de porter uniquement sur le remplacement des 336 voitures MR-63, le contrat portera aussi sur le remplacement des 423 voitures MR-73, en plus de comporter une option pour 288 voitures de plus.

Si CAF répond aux critères énumérés à l'avis public, la STM devra lancer un nouvel appel d'offres. Ce qui pourrait provoquer un délai additionnel de deux ans dans le processus de remplacement des voitures.

«De tels délais, au-delà des conséquences désastreuses pour la STM et pour ses usagers, porteraient des préjudices considérables au consortium et mettraient en danger le maintien de l'emploi et de l'expertise de pointe dans nos sites et ceux de nos fournisseurs au Québec», ont écrit le président de Bombardier Transport pour l'Amérique du Nord, Raymond Bachant, et le président d'Alstom pour l'Amérique du Nord, Pierre Gauthier, dans leur lettre à la STM.

**Des doutes sur CAF**

Le consortium Bombardier-Alstom a fait valoir que, contrairement à ce que soutient CAF, la firme espagnole n'a obtenu qu'un seul contrat de conception et de fabrication de voitures et de bogies sur pneus, celui de Santiago, signé en 2007. Or, ces voitures ne roulent que depuis six mois, alors que la STM exigerait une expérience de cinq ans d'usage. Toutefois, cette exigence ne fait pas partie des critères énumérés dans l'avis international.

«C'est dans l'appel d'offres initial, a fait valoir Mme MacDonald. L'évaluation doit se faire en fonction des requis de l'appel d'offres.»

M. Roy a répliqué que CAF avait monté des voitures de métro sur pneus dans le cadre de deux contrats signés à Mexico en 1992 et 2002. Le consortium a toutefois fait valoir que la contribution de CAF s'était limitée à la fabrication des caisses des voitures. Il a également souligné que la proposition de CAF n'avait pas passé la première étape de qualification pour un contrat de voitures de métro pour la ville de Washington.

M. Roy a voulu minimiser cet élément.

«Il faut savoir que Washington voulait des voitures en acier inoxydable, a-t-il lancé. Nous n'en faisons pas, nous faisons surtout des voitures en aluminium.»

Le consortium Bombardier-Alstom doute fort que CAF peut livrer une première rame 32 mois après l'attribution du contrat.

«Avec notre réseau de fournisseurs, avec les assises que nous avons ici, nous pouvons respecter ce délai, a affirmé Mme MacDonald. Nous avons beaucoup de difficulté à concevoir qu'une firme qui n'a pas d'assises ici et qui ne connaît pas les requis de l'appel d'offres puisse affirmer qu'il n'y a aucun enjeu avec ce délai.»

<http://lapresseaffaires.cyberpresse.ca/economie/transports/201004/29/01-4275348-metro-de-montreal-decision-imminente-sur-un-nouvel-appel-doffres.php>

(Montréal) La Société de transport de Montréal (STM) a pris connaissance des conclusions d'une firme indépendante chargée d'étudier la proposition du manufacturier espagnol CAF pour le remplacement des voitures du métro de Montréal.

La STM a cependant refusé de dire si CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) remplissait toutes les conditions imposées et s'il était donc nécessaire de lancer un nouveau processus d'appel d'offres.

La porte-parole de la STM, Odile Paradis, a simplement déclaré que les représentants de la firme Hatch Mott MacDonald avaient rencontré les représentants de la société hier afin de discuter du contenu du rapport.

«Hatch doit maintenant retourner finaliser le rapport pour le déposer en format papier dans les prochains jours», a indiqué Mme Paradis.

Selon *Le Devoir*, le rapport conclut que la proposition de CAF respecte les conditions imposées par la STM. Le porte-parole de CAF, Philippe Roy, a dit ignorer le contenu du rapport, tout comme le porte-parole de Bombardier Transport, Jean-Marc Lefebvre.

Le contrat initial visait le remplacement des 342 voitures MR-63 du métro de Montréal. Un seul consortium, formé par Alstom et Bombardier Transport, avait répondu à l'appel d'offres lancé après une longue bagarre juridique menée par Alstom.

Au cours des négociations qui ont suivi, le contrat s'est transformé pour inclure le remplacement des 423 voitures MR-73 du métro de Montréal et une option pour 288 voitures de plus. En raison de cette modification importante, la STM a dû publier un avis international pour vérifier si d'autres manufacturiers étaient intéressés à participer à un nouvel appel d'offres. Les sociétés intéressées devaient cependant respecter une série d'exigences, dont un minimum de contenu canadien de 60%. La STM a rapidement écarté la société chinoise Zhuzhou, qui offrait des voitures sur roues d'acier, et a soumis la seule autre candidature, celle de CAF, à la firme Hatch Mott MacDonald.

Le consortium Alstom-Bombardier a fait savoir qu'il était prêt à démarrer la production des voitures et que la première rame pourrait entrer en service en 2013. Selon le consortium, un nouveau processus d'appel d'offres retarderait la mise en service de 12 à 18 mois.

La ministre des Transports du Québec, Julie Boulet, a rejeté la responsabilité d'un tel délai sur les épaules de la STM. «La nature du contrat a changé; elle a été modifiée de façon substantielle», a-t-elle lancé au cours de la période des questions hier à l'Assemblée nationale.

**Campagne de relations publiques**

Entre-temps, le consortium et CAF ont entrepris une campagne de relations publiques pour faire mousser leur position. Bombardier a notamment fait parvenir aux médias les résultats d'un sondage Omniweb montrant que 83% des Québécois souhaitaient que le contrat de remplacement soit réalisé par un manufacturier québécois.

Pour sa part, CAF a fait savoir qu'elle implanterait une usine d'assemblage dans l'ancienne usine Hyundai à Bromont ou à Rivière-des-Prairies.

*Avec Denis Lessard*

*http://www.ledevoir.com/economie/transport/287889/voitures-de-metro-la-stm-forcee-de-relancer-l-appel-d-offres*

**Voitures de métro - La STM forcée de relancer l'appel d'offres**

**L'espagnole CAF se qualifie et se mesurera à Alstom-Bombardier**

Le lancement d'un nouvel appel d'offres pour le renouvellement du parc de voitures du métro de Montréal apparaît maintenant inévitable. Le Devoir a appris que le constructeur espagnol CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) respectait toutes les exigences imposées par la Société de transport de Montréal (STM) dans son avis international de janvier dernier, ce qui ouvre la porte à une nouvelle course pour l'attribution du contrat convoité par le consortium Alstom-Bombardier.   
  
La firme Hatch Mott MacDonald, chargée d'examiner la proposition déposée par CAF à la suite du lancement de l'avis international du 22 janvier dernier, a terminé son analyse. Selon les informations obtenues par Le Devoir, les conclusions sont claires: le constructeur espagnol remplit toutes les conditions imposées par la STM.  
  
L'entreprise a notamment réussi à démontrer qu'elle possédait la capacité technique et financière de fabriquer des voitures de métro dotées de pneumatiques comme l'exige la STM. L'avis stipulait aussi que le constructeur devait respecter l'exigence de contenu canadien de 60 % et que l'assemblage final devait être fait au Canada.  
  
Hatch Mott MacDonald a fait part de ses conclusions à la STM hier de façon verbale et son rapport sera déposé aujourd'hui aux autorités de la société de transport, selon une source proche du dossier. La STM et le gouvernement du Québec, qui assume 75 % de la facture, n'auront d'autre choix que de lancer un nouvel appel d'offres, ce qui pourrait retarder d'au moins un an la livraison des premières voitures, initialement prévue pour 2012.  
  
**La commande triple**  
Le contrat, qui prévoit la fourniture de 765 voitures avec une option pour 288 voitures supplémentaires, semblait presque dans la poche pour le consortium Alstom-Bombardier qui avait conclu une entente avec la STM au terme de huit mois d'intenses négociations. Mais comme l'appel d'offres initial prévoyait le remplacement de 342 voitures et qu'au fil des mois, la commande était finalement passée à 1053 voitures, la STM se retrouvait dans l'obligation de lancer un avis international pour inciter les concurrents de Bombardier et Alstom à manifester leur intérêt, conformément à la Loi sur les sociétés de transport en commun.   
  
À la suite de l'avis international du 22 janvier dernier, deux entreprises ont manifesté leur intérêt, soit Zhuzhou Electric Locomotive et CAF. La STM a d'emblée rejeté la candidature de la société chinoise, qui proposait des voitures montées sur roues d'acier alors que la société de transport exigeait des voitures sur pneumatiques. Pour sa part, CAF était en mesure de fabriquer des voitures sur pneus, ayant déjà fourni ce type de matériel roulant pour les métros de Mexico et de Santiago, au Chili.  
  
Le constructeur espagnol, dont le carnet de commandes au 31 décembre 2009 s'élevait à 6,58 milliards de dollars canadiens, ne possède pas d'usine au Canada, mais a promis d'effectuer la fabrication et la finition des voitures au Québec si elle obtenait le contrat. Le 7 avril dernier, les dirigeants de CAF avaient même visité l'ancienne usine de Hyundai, à Bromont, ainsi qu'une usine désaffectée de la rue Sherbrooke Est, à Pointe-aux-Trembles.  
  
L'entreprise avait toutefois manifesté une certaine irritation à l'égard de la STM qui, selon elle, réclamait des informations jugées non pertinentes à l'étude de sa proposition. Elle laissait entendre qu'elle doutait de l'intégrité du processus.  
  
Dans l'attente d'une décision concernant CAF, les constructeurs Alstom et Bombardier cachaient mal leur impatience. Le consortium répète depuis le mois de mars qu'il est prêt à entreprendre promptement la réalisation du contrat.   
  
Malgré les retards appréhendés, le lancement d'un nouvel appel d'offres et l'arrivée d'un nouveau concurrent seraient peut-être pour la STM l'occasion d'obtenir un meilleur prix pour le remplacement de son parc vieillissant. La société de transport n'a jamais voulu dévoiler la valeur de l'entente conclue avec Alstom-Bombardier, mais celle-ci pourrait dépasser les 3 milliards de dollars.  
  
**Saga sans fin**  
Le lancement d'un nouvel appel d'offres constituera donc un nouvel épisode dans la rocambolesque saga des voitures du métro. En 2006, le gouvernement du Québec avait autorisé la STM à négocier de gré à gré avec Bombardier, mais Alstom avait contesté ce traitement préférentiel qui, selon le constructeur européen, contrevenait à la loi. En donnant raison à Alstom, le tribunal avait obligé la STM à lancer un appel d'offres public international, ce qui fut fait le 31 juillet 2008. À cette époque, la STM avait aussi communiqué avec CAF et d'autres constructeurs, dont la compagnie japonaise Kawasaki et l'allemande Siemens. Finalement, seuls Bombardier et Alstom avaient signifié leur intérêt en déposant une offre conjointe.  
  
Il a été hier soir impossible d'obtenir les commentaires de la porte-parole de la STM, Odile Paradis.

**Les Chinois veulent le contrat du métro**

**Zhuzhou Electric Locomotive tente de court-circuiter le processus en cours**

[Jeanne Corriveau](http://www.ledevoir.com/auteur/jeanne-corriveau/)   15 décembre 2009  [Transport](http://www.ledevoir.com/economie/transport)



Photo : Annik MH De Carufel - Le Devoir

Une entreprise chinoise prétend pouvoir fournir à la Société de transport de Montréal de nouvelles voitures de métro à meilleur prix que ne le ferait le consortium Alstom-Bombardier.

Alors que la Société de transport de Montréal (STM) s'apprête à signer un contrat visant le remplacement des voitures du métro de Montréal, une entreprise chinoise tente de court-circuiter le processus, a appris Le Devoir. Zhuzhou Electric Locomotive, qui soutient pouvoir fournir de nouvelles voitures à meilleur prix que Bombardier et Alstom, a fait parvenir hier soir une mise en demeure au maire Gérald Tremblay afin de pouvoir faire une soumission à la STM.   
  
Établie dans la province du Hunan, Zhuzhou Electric Locomotive est une entreprise de propriété gouvernementale qui s'est spécialisée dans la construction de locomotives. Mais le constructeur a aussi fourni des voitures aux réseaux de métro de Shanghai, de Guangzhou et de Shenzhen. Ce n'est qu'en août dernier que l'entreprise a appris que la STM comptait remplacer les voitures MR-63, mais il y avait déjà longtemps que l'appel d'offres était clos. Les négociations avec Bombardier et Alstom devraient d'ailleurs se conclure sous peu.  
  
Qu'importe, car le constructeur, par l'entremise de son représentant à Montréal, entend s'adresser aux tribunaux pour forcer la STM à lui permettre de déposer une proposition en bonne et due forme. Dans une mise en demeure adressée au maire Tremblay, et qui devrait également être remise à la procureure générale, Kathleen Weil, au premier ministre, Jean Charest, et à la ministre des Transports du Québec, Julie Boulet, les avocats mandatés par le constructeur chinois demandent la suspension des négociations entreprises avec le consortium Alstom-Bombardier afin de permettre à Zhuzhou Electric Locomotive de soumissionner. L'entreprise réclame également les spécifications des voitures existantes. Me Arthur Yanofsky réclame à la Ville de Montréal et au gouvernement du Québec une réponse dans les 48 heures, faute de quoi l'entreprise entend s'adresser aux tribunaux et déposer une injonction.   
  
  
Rebondissements  
  
Il est pourtant minuit moins cinq, car le contrat, qui fait l'objet d'intenses négociations depuis le mois de mai entre la STM, Bombardier et Alstom, est sur le point d'être signé. Il prévoit non seulement le remplacement des 342 voitures MR-63, âgées de 40 ans, mais également le renouvellement de la flotte des 423 voitures MR-73.  
  
À l'origine, le gouvernement du Québec, qui assumera 75 % de la facture, avait négocié de gré à gré en 2006 avec Bombardier, mais le constructeur européen Alstom s'était adressé à la Cour supérieure pour bloquer l'entente qui, selon Alstom, contrevenait à la Loi sur les sociétés de transport. La Cour avait donné raison à Alstom, forçant du même coup la STM à lancer un appel d'offres public international, ce que celle-ci a fait le 31 juillet 2008. La STM avait aussi pris contact avec plusieurs constructeurs, dont la compagnie japonaise Kawasaki, l'espagnole CAF et Siemens, mais, au bout du compte, seuls Bombardier et Alstom avaient signifié leur intérêt en faisant une offre conjointe.   
  
La STM a par la suite eu droit à une mauvaise surprise puisque le prix demandé par le consortium s'est avéré plus élevé que le coût envisagé de 1,2 milliard. Comme les négociations portent aussi sur le remplacement des MR-73, la facture pourrait grimper à 3,4 milliards de dollars pour 765 voitures, soit plus de quatre millions par voiture.  
  
Consultant dans le domaine du transport ferroviaire, Glen Fisher représente Zhuzhou Electric Locomotive au Canada. Il soutient que l'entreprise chinoise pourrait construire les voitures à meilleur prix que Bombardier et Alstom, soit pour environ deux millions par voiture au lieu des quatre millions du consortium. Si le constructeur chinois n'a pas répondu à l'appel d'offres lancé par la STM en 2008, c'est qu'il n'en avait pas eu vent, et M. Fisher désapprouve la manière de procéder de la société de transport qui, dit-il, n'a pas publicisé suffisamment son appel d'offres à l'échelle internationale.  
  
  
Pneus ou acier?  
  
Le problème, c'est que si jamais Zhuzhou Electric Locomotive avait gain de cause, l'entreprise fournirait des voitures dotées de roues d'acier et non de pneus de caoutchouc dont sont munies les voitures du métro montréalais à l'heure actuelle. «C'est le temps de faire le changement. Il ne faut pas continuer avec des pneus de caoutchouc. Il y a 40 ans, c'était une bonne idée et je lève mon chapeau à ceux qui y ont pensé, mais pour le long terme, ce n'était pas la bonne décision», explique M. Fisher.  
  
L'ancien maire Jean Drapeau avait opté pour un métro sur pneus dans les années soixante parce que ce système représentait l'avant-garde en matière de technologie, imitant ainsi Paris qui l'avait adopté pour son métro. À l'époque, ce système était plus silencieux que les grinçantes roues en acier et pouvait attaquer des pentes plus abruptes.   
  
Ces arguments ne tiennent plus aujourd'hui, estime M. Fisher. La technologie a évolué: le système de roues en acier est désormais aussi silencieux, sinon davantage que les pneumatiques, et les pentes ne le rebutent plus. Même les anciens tramways montréalais grimpaient l'avenue Beaver Hall d'une inclinaison de 9 % alors que les pentes les plus abruptes dans les tunnels de métro montréalais sont d'environ 6 %, fait valoir M. Fisher.  
  
En revanche, le système sur pneus comporte de nombreux désavantages: il consomme plus d'énergie que le système sur roues d'acier — jusqu'à cinq fois, selon M. Fisher —, nécessite le remplacement fréquent des pneus et, surtout, limite les possibilités d'expansion du réseau, car les voitures sur pneus sont confinées aux tunnels et ne peuvent rouler en surface. Or, la construction en tunnel est beaucoup plus coûteuse et difficile à justifier ailleurs que dans les secteurs densément construits.  
  
Même si ses voitures sont dotées de pneus, le métro montréalais dispose déjà d'un système complet de rails — sur lesquels les voitures aussi dotées de petites roues d'acier peuvent s'appuyer en cas de crevaison — qui pourraient permettre la conversion du système, selon lui, même si, à plus long terme, ces rails devraient être remplacés par de plus robustes.  
  
  
Scepticisme  
  
À la STM, on s'étonne qu'un constructeur étranger manifeste tout à coup son intérêt alors que le processus d'octroi du contrat est très avancé. Le 15 mai 2008, soit deux mois avant de lancer l'appel d'offres, la STM avait pourtant diffusé un avis d'intérêt sur le marché international, a expliqué hier Odile Paradis, porte-parole de la STM. «Il ne faut pas oublier qu'il faut 60 % de contenu canadien, ce qui a découragé plusieurs entreprises», ajoute-t-elle.  
  
À ce sujet, Glen Fisher soutient que le constructeur chinois pourrait assembler les voitures dans les installations de Dominion Bridge ou de CadRail, dans l'arrondissement de Lachine, et il assure que les Chinois respecteraient les délais imposés par la STM, soit la livraison des voitures pour 2012. «Montréal pourrait réaliser des économies importantes, et la conversion du système lui permettrait d'étendre son réseau à des coûts beaucoup plus intéressants», dit-il en assurant que Zhuzhou Electric Locomotive

<http://www.journalmetro.com/linfo/article/466177--deux-entreprises-convoitent-le-contrat-des-voitures-de-metro>

Deux entreprises convoitent le contrat des voitures de métro

Deux entreprises ont manifesté leur intérêt pour le contrat de remplacement des voitures de métro à la suite de la publication d’un avis d’intention par la Société de transport de Montréal (STM). L’entreprise espagnole Construcciones Y Auxiliar De Ferrocarriles ainsi que la société chinoise Zhuzhou Electric Locomotive (ZELC) ont répondu à l’appel.  
  
Les propositions seront étudiées «avec rigueur et diligence», a indiqué la STM par voie de communiqué. Elle veut s’assurer que «les expressions d’intérêt déposées sont conformes aux exigences formulées dans l’avis public international.» Elle fera part de ses conclusions rapidement.   
  
L’avis d’intention prévoyait la construction de voitures de métro roulant sur pneumatiques. Il faisait aussi état d’exigences précises sur le contenu canadien (60 %), les délais de livraison et la capacité technique et financière de l’entreprise choisie. La STM et le gouvernement du Québec ont réussi à s’entendre avec le consortium Alstom-Bom­bardier. Puisque le con­trat prévoit la construction de 765 voitures et non de 336 comme c’était prévu à l’origine, un avis d’intention a été publié le 22 mars afin d’écarter tout recours judiciaire.   
  
**Les Chinois persistent**   
ZELC a répondu lundi à l’avis d’intention de la STM. Si l’entreprise chinoise obtient le contrat, elle compte fabriquer des voitures roulant sur des roues d’acier et adapter les installations du métro de Montréal à ses frais. «Et elle le fera sans déranger le service, pendant la nuit», a indiqué Roger Bou­dreau, de CPCS Techno­logies Canada, l’intermédiaire des Chinois au Canada.»  Les roues d’acier permettront à la STM et au gouvernement du Québec d’épargner 1,5 G$.   
  
Les voitures seront assemblées dans l’ancienne usine Domi­nion Brid­ge, située dans l’arrondissement de Lachine, si l’entreprise chinoise ob­tient le contrat. De 750 à 1 000 travailleurs seront embauchés pour fabriquer 1 053 voitures. Les Espagnols  sont prêts à construire des voitures munies de pneumatiques.

(STM) s’est montrée très prudente, mercredi, en commentant la possibilité de lancer un nouvel appel d’offres afin d’octroyer le contrat pour le renouvellement de 765 voitures du métro.   
  
Contrairement à ce qui a été avancé par Le Devoir mercredi, la STM a indiqué ne pas avoir reçu le rapport final de la firme Hatch Mott MacDonald, qui est chargée d’étudier la proposition de l’espagnole CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles). La porte-parole de la STM, Odile Paradis, a indiqué que le rapport n’était attendu que dans quelques jours.  
  
«[Mercredi], nous avons eu une rencontre en comité restreint avec les experts du groupe Hatch Mott MacDonald, a précisé Mme Paradis. Les gens ont échangé et ils ont peut-être demandé des ajouts d’information [à CAF]. Ce n’est qu’après cette rencontre que le groupe Hatch finalisera son rapport.»

En attendant, la STM refuse de confirmer ou d’infirmer qu’un nouvel appel d’offres sera lancé. Selon Le Devoir, pourtant, l’entreprise CAF répondrait à toutes les conditions imposées par la STM.  
 **Délais supplémentaires**  
Advenant le lancement d’un nouvel appel d’offres, les usagers du métro devraient composer avec au moins une année de délais supplémentaire. Dans ce cas, les nouvelles voitures pourraient être livrées au cours de l’année 2014.  
  
La Confédération des syndicats nationaux (CSN) s’est élevée contre ces nouveaux délais. Elle a exigé que le gouvernement assume ses responsabilités et octroie le contrat sans délai au consortium Alstom-Bombardier. «L’emploi, le service, l’environnement, l’âge de la flotte, tout milite pour commencer la construction des nouvelles voitures sans délai, a déclaré la présidente de la CSN, Claudette Carbonneau. La question n’est pas d’occulter un processus d’appel d’offres. Il y en a eu dans le passé et le contrat a bien été alloué.»  
  
Le ministère des Trans­ports du Québec (MTQ) n’a pas répondu à cet appel, évitant de sombrer dans la spéculation. Le Parti québécois a pour sa part dénoncé la «comédie d’erreurs» dans laquelle le gouvernement Charest a plongé la STM depuis 2006, année au cours de laquelle il a accordé le contrat du renouvellement des voitures de métro à Bombardier sans appel d’offres. Au moment de mettre sous presse, Bombardier et Alstom n’avaient pas répondu aux appels de Métro.

Au départ, le contrat pour le renouvellement des voitures du métro prévoyait le remplacement de 342 voitures. Ce nombre est depuis passé à 765, avec une option pour 288 voitures supplémentaires.

<http://www.radio-canada.ca/regions/est-quebec/2010/04/06/002-manif-contrat-metro-mtl.shtml>

Des centaines d'employés de Bombardier et d'Alstom se sont rassemblés devant leur usine respective, à La Pocatière et à Sorel-Tracy, pour réclamer que les nouvelles voitures du métro de Montréal soient construites au Québec.

|  |
| --- |
| Usine de Bombardier à La Pocatière |
| Photo: La Presse Canadienne /Archives |

Le consortium formé par Bombardier et Alstom avait remporté l'appel d'offres lancé par la Société de transports de Montréal (STM) en 2008. Toutefois, la STM a dû par la suite élargir l'appel d'offres pour permettre à d'autres entreprises internationales de soumettre une proposition.

De nombreux élus, des gens d'affaires et des gens du milieu syndical de la région de La Pocatière sont venus soutenir les 400 employés de l'usine Bombardier. Plusieurs ont pris la parole pour rappeler que le consortium Bombardier et Alstrom possédait toute l'expertise nécessaire pour fabriquer les wagons.

La présidente de la CSN, Claudette Carbonneau, a lancé un vibrant plaidoyer pour le droit au travail des petites communautés comme celle de La Pocatière. « Derrière tout ce qui apparaît bien compliqué autour des appels d'offres, il y a des enjeux très humains. C'est l'avenir de nos communautés locales, c'est aussi la fierté du savoir-faire québécois qu'on souhaite voir reconnu », a souligné Mme Carbonneau.

**Intérêt espagnol**

Une [entreprise espagnole, CAF,](http://www.radio-canada.ca/nouvelles/Economie/2010/02/26/011-metro-montreal-caf.shtml) et une entreprise chinoise, ZhuZhou, ont démontré leur intérêt pour la construction des 1035 voitures du métro de Montréal.

CAF saura d'ici une dizaine de jours s'il est autorisé à déposer une soumission. Pour sa part, Zhuzhou propose de construire des voitures dotées de roues d'acier plutôt que de pneumatiques comme le demande la STM.

La manifestation de mardi avait pour objectif d'amener la STM à rendre une décision rapide. Les travailleurs du Québec souhaitent que les premières voitures puissent être livrées en 2013. L'échéance de 2012 est devenue obsolète en raison des nombreuses complications survenues dans le processus d'appel d'offres.

Le contrat est estimé à plus de 3 milliards de dollars.